



LIETUVOS RESPUBLIKOS RYŠIŲ REGULIAVIMO TARNYBA

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

Nr.
I 2022-04-19 Nr. 2-1803

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTO

Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnyba (toliau – Tarnyba), pagal kompetenciją įvertinusi Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos (toliau – SM) 2020 m. balandžio 19 d. raštu Nr. 2-1803 (toliau – teikimas) išvadoms gauti pateiktą Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gegužės 19 d. nutarimo Nr. 610 „Dėl Užmokesčio už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą ir užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus apskaičiavimo ir mokėjimo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“ projektą (toliau – Nutarimo projektas), teikia šias pastabas ir pasiūlymus:

Dėl Užmokesčio už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą, užmokesčio už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra tranzito geležinkelių transportu paslaugoms teikti ir užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus apskaičiavimo ir mokėjimo taisyklių projekto (toliau – Taisyklių projektas)

1. Tarnyba, nekartodama 2022 m. kovo 24 d. rašto Nr. (67.3Mr)1B-816 (toliau – raštas Nr. (67.3Mr)1B-816) 1 ir 5 punktuose išsakytų argumentų, lieka prie nuomonės, kad Taisyklių projekto 3.3 ir 3.4 papunkčiuose išskirtos keleivių, bagažo, priskirtų vežimo geležinkelių transportu rinkos segmentui, kuriame gali būti taikomas antkainis (toliau – segmentas), ir krovinių, priskirtų segmentui, vežimo įmokos turėtų būti apskaičiuojamos pagal vieną bendrą formulę.

Papildomai pažymėtina, kad Taisyklių projekto 3.4 papunktyje siūloma įtvirtinti, kad viena iš užmokesčio už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą (toliau – UMPP) įmokų yra krovinių, priskirtų segmentui, vežimo įmoka, kas *a priori* suponuoja, kad atitinkamų krovinių vežimo paslaugų segmentų išskyrimas galimas tik pagal krovinio rūšis. Tarnybos vertinimu, tai neatitinka tiek Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso (toliau – Kodeksas) 25¹ straipsnio 3 dalies, tiek Direktyvos 2012/34/ES¹ 32 straipsnio 1 dalies, VI priedo 1 dalies nuostatų ir neatspindi tarptautinės segmentų išskyrimo praktikos, kuri parodo, kad, išskiriant segmentus, turėtų būti vertinamos krovinių vežimo geležinkelių transportu paslaugos, t. y. segmentai gali būti išskirti ne vien tik atsižvelgiant į vežamo krovinio rūšį, bet ir pagal tokius kriterijus kaip vežimo kryptis (tarptautiniai ar vietiniai), vežimo reguliarumas ir kt.

¹ 2012 m. lapkričio 21 d. Europos parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriamas bendra Europos geležinkelių erdvė, su visais vėlesniais pakeitimais.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta aukščiau, bei į tai, kad būtinybė krovinių, priskirtų segmentui, darbo apimtį išreikšti tkm neto yra visiškai nepagrįsta ir neatitinkanti tarptautinės praktikos, siūlome Taisyklių projekto 3.3 ir 3.4 papunkčiuose nurodytas UMPP įmokas sujungti į vieną, apmokestinimo vienetu numatant Eur / tkm bruto.

2. Taisyklių projekto 5 ir 15 punktais siūloma įtvirtinti, kad traukinių eismo ir kontaktinio geležinkelių tinklo naudojimo įmokų tarifai, kurie apskaičiuojami atsižvelgiant į išlaidas, tiesiogiai patirtas teikiant minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą ir tiesiogiai naudojantis kontaktiniu geležinkelių tinklu, negali būti daugiau nei 20 procentų didesnis nei traukinių eismo įmokos ir kontaktinio geležinkelių tinklo naudojimo įmokos tarifas, kuris buvo apskaičiuotas tarnybinio traukinių tvarkaraščio (toliau – tvarkaraštis) laikotarpiui iki tvarkaraščio, kuriam apskaičiuojamas traukinių eismo ir kontaktinio geležinkelių tinklo naudojimo įmokų tarifai.

Kodekso 25 straipsnio 3 dalis² numato, kad UMPP **turi būti lygus išlaidoms**, tiesiogiai patiriamoms dėl traukinių eksploatavimo. Direktyvos 2012/34/ES 31 straipsnio 3 dalyje taip pat yra numatyta, kad „<...> už minimalų prieigos paketą <...> nustatomi mokesčiai **turi būti lygūs išlaidoms**, kurios tiesiogiai patiriamos dėl traukinių eksploatavimo“, o to paties straipsnio 6 dalyje numatyta, kad „**siekiant išvengti nepageidaujamų neproporcingų svyravimų**, 3, 4 ir 5 dalyse nurodyti **mokesčiai gali būti išreikšti kaip aritmetinis vidurkis**, apskaičiuotas remiantis pagrįstu traukinių reisų ir laikotarpių skaičiumi. **Tačiau santykinis infrastruktūros mokesčio dydis turi būti siejamas su teikiamoms paslaugoms priskirtinomis išlaidomis**“. Taigi, pagal Direktyvos 2012/34/ES nuostatas, UMPP įmokos, kurios priklauso nuo tiesiogiai dėl traukinių eksploatavimo patiriamų išlaidų, turi būti ne didesnės ar mažesnės, o lygios toms išlaidoms, o jų svyravimų korekcijos galimos tik taikant tam tikro laikotarpio darbo apimčių ir išlaidų vidurkius. Tokį Tarnybos vertinimą patvirtina ir Reglamento (ES) 2020/1429³ preambulės 3 punktas, kuriame nurodoma, kad „pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES 31 straipsnio 3 dalį infrastruktūros valdytojai mokėtini mokesčiai už naudojimąsi keliais **neturi būti mažesni už tiesiogiai dėl traukinių eksploatavimo patiriamas išlaidas**. COVID-19 protrūkio poveikis aptariamuoju laikotarpiu būtų sumažintas, jei visos geležinkelio įmonės, veikiančios krovinių ir (arba) keleivių pervežimo sektoriuose, būtų skaidriai, objektyviai ir nediskriminuojant iš dalies arba visiškai atleistos nuo mokesčių arba būtų atidėtas jų mokėjimas. Todėl valstybės narės turėtų turėti galimybę leisti infrastruktūros valdytojams tuo tikslu imtis priemonių“. Taigi nesilaikyti Direktyvos 2012/34/ES 31 straipsnio 3 dalies nuostatų, kurios numato, kad UMPP turi būti lygus tiesiogiai dėl traukinių eksploatavimo patiriamoms išlaidoms, buvo leista tik priėmus Reglamentą (ES) 2020/1429 ir išimtinai tik Covid-19 protrūkio atveju.

Teikime nurodoma, kad, „<...> traukinių darbo apimtys viešosios geležinkelių infrastruktūros tinkle 2022 m. galimai mažės apie 50 procentų, pagal Užmokesčio taisyklių 4 ir 11 punktus apskaičiuojant traukinių eismo įmokos ir kontaktinio geležinkelių tinklo naudojimo įmokos tarifus 2024–2025 m. tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui būtų vertinamos traukinių darbo apimtys 2022 m., todėl šio tvarkaraščio traukinių eismo įmokos ir kontaktinio geležinkelių tinklo naudojimo įmokos tarifai 2024–2025 m. tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui ženkliai, galimai net dvigubai, padidėtų“. Toks teiginys kelia pagrįstų abejonių, nes, pažymėtina, tiesiogiai dėl traukinių eksploatavimo patiriamoms išlaidoms gali būti priskirtos tik išlaidos, tiesiogiai atsiradusios pravažiavus traukiniui. Reglamento (ES) 2015/909⁴ preambulės 8 punktas nurodo, kad „infrastruktūros valdytojai turėtų būti leidžiama į savo tiesioginių išlaidų skaičiavimus įtraukti tik išlaidas, kurias jis gali objektyviai ir patikimai pagrįsti kaip tiesiogiai patirtas dėl traukinių

² Redakcija, įsigaliosianti 2022 m. gruodžio 10 d.

³ 2020 m. spalio 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentas (ES) 2020/1429 kuriuo, atsižvelgiant į COVID -19 protrūkį, nustatomos tvarios geležinkelių rinkos užtikrinimo priemonės.

⁴ 2015 m. birželio 12 d. Komisijos įgyvendinimo Reglamentas (ES)2015/909 dėl išlaidų, kurios tiesiogiai patiriamos dėl traukinių eksploatavimo, apskaičiavimo tvarkos.

eksploatavimo. Pavyzdžiui, geležinkelio kelio signalizacijos įrangos ir signalizacijos postų dėvėjimuisi eismas poveikio nedaro, todėl jam neturėtų būti taikomas tiesioginėmis išlaidomis grindžiamas mokestis“. Taigi, Tarnybos vertinimu, žymiai sumažėjus viešosios geležinkelių infrastruktūros (toliau – infrastruktūra) naudojimo intensyvumui, tiesiogiai nuo traukinių eksploatavimo priklausančios išlaidos taip pat turėtų pastebimai mažėti, kadangi pastoviųjų išlaidų, skaičiuodamas Taisyklių projekto 3.1 ir 3.5 papunkčiuose nurodytų įmokų tarifus, infrastruktūros valdytojas (toliau – valdytojas) įtraukti negali. Taip pat pažymėtina, kad šiuo metu didžiausią įtaką geležinkelio įmonių (vežėjų) (toliau – vežėjai) mokėtino UMPP dydžiui daro ne traukinių eismo įmoka ir kontaktinio geležinkelio tinklo naudojimo įmoka, o segmentų įmokos. Tarnybos vertinimu, jei liktų ribojimas, neleidžiantis taikyti tarifų, kurie yra lygūs išlaidoms, tiesiogiai patiriamoms dėl traukinių eksploatavimo, turėtų būti neleidžiama taikyti ir segmentų įmokų tarifų, nes jei geležinkelių transporto paslaugų rinkos dalyviai – vežėjai negali mokėti visų tiesiogiai dėl traukinių eksploatavimo patiriamų išlaidų, vadinasi, jie negali mokėti ir segmentų įmokų.

Atsižvelgiant tai, kad išdėstyta, Taisyklių projekto 5 ir 15 punkto nuostatų atsisakytina.

3. Atsižvelgiant į Kodekso 25 straipsnio 3 dalies⁵ nuostatas, kurios numato, kad UMPP turi būti lygus išlaidoms, tiesiogiai patiriamoms dėl traukinių eksploatavimo, siūlytina Taisyklių projekto 4 punkte nurodytos formulės kintamąjį I apibrėžti taip: „faktinės vidutinės 3 paskutinių pasibaigusių kalendorinių metų viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo išlaidos, tiesiogiai patirtos ~~teikiant minimalųjį prieigą prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą sudarančias paslaugas~~ **dėl traukinių eksploatavimo**, išreikštos Eur“.

4. Taisyklių projekto 6 punkte nustatyta krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas tarifo apskaičiavimo formulė, kurioje vienu iš kintamųjų yra valdytojo lėšos, skirtos infrastruktūros techninės priežiūros, atnaujinimo, modernizavimo darbams atlikti bei infrastruktūros plėtros projektams įgyvendinti, neįtraukiant valdytojo lėšų, skirtų 1435 mm pločio vėžės infrastruktūros techninės priežiūros, atnaujinimo, modernizavimo darbams atlikti bei šios infrastruktūros plėtros projektams įgyvendinti. Tarnybos vertinimu, atsižvelgiant į tai, kad Direktyvos 2012/34/ES 32 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad apmokestinimo išimtį galima taikyti „*už prekių pervežimą iš trečiųjų šalių ir į jas, kuris vykdomas tinkle, kuriame vėžės plotis skiriasi nuo pagrindinio Sąjungos geležinkelių tinklo vėžės pločio, infrastruktūros valdytojai gali nustatyti didesnius mokesčius, kad padengtų visas patirtas išlaidas*“, visų pirma, kintamuoju turi būti ne valdytojo lėšos, o išlaidos. Antra, labai svarbu užtikrinti, kad tos pačios išlaidos nebūtų traukiamos skaičiuojant skirtingų UMPP įmokų tarifus. Pažymėtina, kad Lietuvoje pagrindinė vėžė yra 1520 mm, todėl, pagal Taisyklių projekto 6 punkte nurodytą kintamojo $V_{invest.}$ apibrėžtį, praktiškai visas valdytojo patirtas išlaidas turėtų padengti Taisyklių projekto 3.2 papunktyje numatytos krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmokos mokėtojai. Atkreiptinas dėmesys, kad dalį techninės priežiūros ir atnaujinimo išlaidų yra leidžiama įtraukti skaičiuojant tiesiogiai dėl traukinių eksploatavimo patiriamas išlaidas, taip pat valdytojo išlaidas, patirtas vykdant Kodekso 24 straipsnyje nurodytas valdytojo funkcijas, siekiama padengti nustatant segmentų įmokas. Tarnybos vertinimu, Taisyklių projektu neužtikrinama, kad tos pačios išlaidos nebūtų traukiamos skaičiuojant skirtingus įmokų tarifus, todėl būtina aiškiai atskirti, kurias konkrečias skirtingas išlaidas atskiros UMPP įmokos dengia ar kuriomis į kitų įmokų tarifų skaičiavimus įtrauktomis išlaidomis mažinamos atitinkamu įmokos tarifu dengiamos išlaidos.

5. Taisyklių projekto 8 punktu siekiama apriboti, kad krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmokos tarifas nebūtų daugiau nei 20 procentų mažesnis nei krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ar į jas įmokų tarifas, kuris buvo apskaičiuotas tvarkaraščio laikotarpiui iki tvarkaraščio, kuriam skaičiuojamas krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmokos tarifas. Kaip jau buvo minėta

⁵ Redakcija, įsigaliosianti 2022 m. gruodžio 10 d.

aukščiau, krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmoka gali būti dengiamos tik valdytojo patiriamos išlaidos, todėl nėra aišku, kodėl, jei išlaidos yra mažesnės, ir įmokos tarifas neturėtų būti mažesnis. Be to, Tarnybos vertinimu, Taisyklių projekto 8 punkto nuostata prieštarauja Direktyvos 2012/34/ES 32 straipsnio 2 dalies nuostatai ta apimtimi, kad pagal Taisyklių projekto 8 punktą nustatytas krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmokos tarifas būtų dirbtinai padidintas ir būtų didesnis nei realios faktinės valdytojo patirtos išlaidos. Atsižvelgiant į išdėstytą, Taisyklių projekto 8 punkto atsisakytina.

6. Taisyklių projekto 9 punktu siekiama užtikrinti, kad krovinių vežimo iš trečiųjų šalių ir į jas įmokos tarifas nebūtų mažesnis už didžiausią krovinių, priskirtų segmentui, vežimo vietiniais maršrutais įmoką. Visų pirma, atsižvelgiant į šio rašto 4 ir 5 punktuose išdėstytas pastabas, nepritartina dirbtiniam, t. y. realiomis faktinėmis valdytojo išlaidomis nepagrįstam, įmokos tarifo didinimui. Antra, pagal Kodekso 25¹ straipsnio nuostatas, segmentai nustatomi tik valdytojui atlikus vežimo geležinkelių transporto rinkos vertinimą, kurio metu vežimo *vietiniais* maršrutais segmentas apskritai gali būti neišskirtas. Tuo tarpu Taisyklių projekto 9 punkto nuostatos *a priori* suponuoja, kad vietinių vežimų segmentas bus išskirtas. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, Taisyklių projekto 9 punkto atsisakytina.

7. Tarnyba laikosi rašto Nr. (67.3Mr)1B-816 3 punkte išdėstytos pozicijos, kad nėra aišku, kaip apskaičiuojami Taisyklių projekto 10.1 ir 10.2 papunkčiuose nurodytose keleivių, bagažo ir (ar) krovinių, priskirtų segmentui, įmokų tarifų formulėse naudojami kintamieji $Er_{kel,i}$ ir $Er_{krov,i}$, t. y. atitinkamo segmento optimali kaina, ir kokiame modelyje (skaičiuoklėje) taikoma optimizavimo funkcija. Taip pat, Tarnybos vertinimu, Taisyklių projekte būtina tikslinti, kokio (kieno) vertinimo metu taikoma optimizavimo funkcija, kokie parametrai naudojami optimizavimui. Taisyklių projekto 10.1 papunktyje nurodytas kintamasis $An_{kel,i}$, tačiau nenurodyta šio kintamojo reikšmė (ką jis parodo) ir kaip jis apskaičiuojamas / nustatomas. Tarnyba, susipažinusi su Vežimo geležinkelių transportu rinkos segmentų išskyrimo ir šiuose segmentuose veiklą vykdančių geležinkelio įmonių (vežėjų) galimybės mokėti antkainius vertinimo ir nustatymo metodika (toliau – Metodika), kurios pagrindu pagal Lietuvos Respublikos Vyriausybei 2021 m. gruodžio 14 d. raštu Nr. 2-5306 „Dėl veiksmų plano pateikimo“ pateiktą veiksmų planą, turėtų būti nustatomi išskirtų segmentų įmokų tarifai, pažymi, kad optimali kaina nėra nustatoma pagal optimizavimo funkciją, išreikštą lygybe. Atsižvelgiant į rinkos galėjimą mokėti, gali būti ir taip, kad visos valdytojo išlaidos negalės būti padengiamos segmentų įmokų tarifais. Nurodytos optimizavimo funkcijos lygybė gali būti tik siektinas rezultatas, tačiau Taisyklių projektu negali būti įtvirtinta, kad optimizavimo funkcijoje visais atvejais yra lygybė tarp valdytojo patirtų išlaidų, kurios nepadengiamos pajamomis, gautomis iš kitų UMPP įmokų tarifų, ir už segmentų įmokų tarifus gautų pajamų. Taisyklių projekte optimizavimo funkciją išreiškiant lygybe, daroma prielaida, kad nebūtina atsižvelgti į rinkos galėjimą mokėti, o valdytojui privalu nustatyti tokius išskirtų rinkos segmentų įmokų tarifus, kurie visais atvejais padengtų jo patiriamas išlaidas.

Atsižvelgiant į Direktyvos 2012/34/ES 31 ir 32 straipsnių nuostatas, UMPP tarifai turi būti nustatyti tokie, kuriais siekiama padengti valdytojo patiriamas išlaidas. Tarnybos vertinimu, segmentų įmokų tarifų skaičiavimams siūlomos naudoti valdytojo planuojamos patirti išlaidos, nėra suderinamos su kitų UMPP sudarančių įmokų tarifų skaičiavimuose naudojamomis faktiškai valdytojo patirtomis atitinkamo laikotarpio išlaidomis. Skirtingo pobūdžio valdytojo išlaidų, t. y. planuojamų arba faktinių, naudojimas to pačio laikotarpio skirtingų įmokų tarifų nustatymui neleidžia objektyviai įvertinti, kokia visa atitinkamo laikotarpio išlaidų suma turi būti padengta pajamomis, gautinomis iš UMPP įmokų. Taip pat pažymėtina, kad Taisyklių projekte nėra nustatoma, kaip turėtų būti apskaičiuojamas I_v , t. y. valdytojo planuojamos išlaidos ir prognozuojamos pajamos, kurios mažina segmentų skaičiavimui naudojamą siekiamą padengti išlaidų sumą.

Pastebėtina, kad Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2020 m. balandžio 8 d. nutarimu Nr. 356 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gegužės 19 d. nutarimo Nr. 610 „Dėl Užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą apskaičiavimo ir skelbimo, konkrečios geležinkelio įmonės (vežėjo) mokėtino užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą dydžio apskaičiavimo ir mokėjimo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“ (toliau – 2020 m. Nutarimas) nauja redakcija patvirtintų taisyklių vienas iš tikslų buvo, skaičiuojant UMPP įmokų tarifus, pereiti nuo planinių prie faktinių duomenų⁶, tarp jų ir faktiškai patirtų atitinkamo laikotarpio išlaidų, naudojimo. 2020 m. Nutarimu pakeistų taisyklių tikslas buvo siekti stabilesnio, aiškesnio ir faktiniais duomenimis pagrįsto UMPP įmokų tarifų apskaičiavimo. Tarnybos nuomone, grįžimas prie planinių, o ne faktinių duomenų naudojimo apskaičiuojant UMPP įmokų tarifus, lemtų tai, kad šių duomenų pagrindu apskaičiuoti tarifai būtų mažiau skaidrūs ir aiškūs, taip pat nepagrįsti objektyviai patikrinamais duomenimis.

8. Taisyklių projekto 14 punkte apibrėžiant kintamąjį T_e numatyta, kad į valdytojo išlaidas, tiesiogiai patirtas teikiant naudojimosi kontaktiniu geležinkelių tinklu paslaugą, įtraukiamos ir išlaidos, susijusios su elektros energijos transformavimo ir perdavimo įrenginiais ir statiniais. Vadovaujantis Reglamento (ES) 2015/909 3 straipsnio 4 dalimi, valdytojas gali į tiesiogiai dėl traukinių eksploatavimo patirtas išlaidas, tarp jų ir tiesiogiai patirtas teikiant naudojimosi kontaktiniu geležinkelių tinklu paslaugas, įtraukti išlaidas tik su sąlyga, jeigu jis įrodo, kad šios yra patirtos tiesiogiai dėl traukinių eksploatavimo. Taigi, nepaisant to, kad pagal Kodekso 14 straipsnio 9 punktą geležinkelių infrastruktūrai yra priskirtini „*elektros energijos transformavimo ir perdavimo įrenginiai ir statiniai, būtini traukos srovei užtikrinti: pastotės, energijos tiekimo kabeliai, nutiesti tarp pastočių ir kontaktinių laidų, kontaktinis geležinkelių tinklas ir atramos, trečiasis bėgis su atramomis*“, valdytojas bet koku atveju privalės įrodyti išlaidų, susijusių su elektros energijos transformavimo ir perdavimo įrenginiais ir statiniais, tiesioginę priklausomybę nuo traukinių eksploatavimo. Pastebėtina, kad Taisyklių projekte, pvz., apibrėžiant traukinių eismo įmokos tarifo formulės kintamąjį I , nėra įvardijamos konkrečios išlaidų grupės, kurios gali būti įtraukiamos į tiesiogines išlaidas. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, Tarnybos vertinimu, Taisyklių projekte neturėtų būti įvardintos konkrečios išlaidos, kurios gali būti įtrauktos į tiesiogiai dėl traukinių eksploatavimo patirtas išlaidas, todėl išlaidų, susijusių su elektros energijos transformavimo ir perdavimo įrenginiais ir statiniais, įvardijimas brauktinas.

9. Atsižvelgiant į tai, kad Kodekso 25 straipsnio 1 dalis⁷ numato, kad „<...> *pareiškėjai, sudarę sutartis dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo, <...> turi sumokėti užmokestį už minimalųjį prieigos paketą*“, būtina tikslinti Taisyklių projekto 19, 23, 34 punktų nuostatas, numatant, kad sprendimas dėl mokėtino UMPP priimamas ne tik vežėjo atžvilgiu, bet ir pareiškėjo, sudariusio sutartį dėl infrastruktūros pajėgumų (toliau – pajėgumai) skyrimo. Taip pat taisytina ir Taisyklių projekto 26 punkto nuostata, numatanti, kad nesumokėjus UMPP ar jo dalies valdytojas informuoja vežėją ir „*pareiškėją, už kuriam skirtus pajėgumus turi sumokėti geležinkelio įmonė (vežėjas)*“.

10. Taisyklių projekto 19 ir 23 punktuose numatyta, kad valdytojas sprendimą dėl kas mėnesį mokėtinos traukinių eismo įmokos dalies priima visam tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui. Atsižvelgiant į Kodekso 29⁹ straipsnio⁸ nuostatas, numatančias galimybę pakeisti skirtus pajėgumus, svarstytinas tikslingumas įpareigoti valdytoją priimti sprendimą dėl visą tvarkaraštį kas mėnesį vežėjo ar pareiškėjo, sudariusio sutartį su valdytoju dėl pajėgumų skyrimo, mokėtinos traukinių eismo įmokos dalies. Tarnyba siūlytų tokį sprendimą priimti prieš kiekvieną tvarkaraščio mėnesį, už kurį mokama traukinių eismo įmokos dalis, jau įvertinus atliktus pajėgumų pakeitimus.

⁶ <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAK/f3ffed06db511eaa38ed97835ec4df6?jfwid=1ack718wiw>

⁷ Redakcija, įsigaliosianti 2022 m. gruodžio 10 d.

⁸ Tas pats.

11. Taisyklių projekto 24 punkto nuostatos numato, kokia yra sąskaitos faktūros dėl traukinių eismo įmokos dalies, pateikimo ir sumokėjimo tvarka, kai pajėgumai skiriami pagal paskutinės minutės paraišką, dėl kurios sprendimas yra priimamas likus daugiau nei 15 darbo dienų iki mėnesio, kurį pareiškėjas nori naudoti pajėgumus. Atsižvelgiant į Kodekso 29⁵ straipsnio 1 dalį⁹, paskutinės minutės paraiškos gali būti pateikiamos likus ne mažiau nei 6 darbo dienos iki pageidaujamo pajėgumų panaudojimo dienos, todėl, Tarnybos vertinimu, yra būtina apibrėžti, kokia yra sąskaitos faktūros dėl traukinių eismo įmokos dalies pateikimo ir sumokėjimo tvarka, jei sprendimas priimamas likus mažiau nei 15 darbo dienų iki pageidaujamo pajėgumų panaudojimo dienos.

12. Taisyklių projekto 33 punkte numatyta, kad jei pajėgumai perpildytoje infrastruktūros dalyje pareiškėjui skiriami pritaikius prioriteto taisyklę pagal apskaičiuotą didesnę mokėtiną UMPP, UMPP apskaičiuojamas pagal pareiškėjui skirtus pajėgumus. Tarnybos vertinimu, ši išimtis galėtų būti taikoma tik tada, kai mokėtinas UMPP, apskaičiuotas pagal faktinius duomenis, yra mažesnis už UMPP, kuris buvo apskaičiuotas taikant prioriteto taisyklę, t. y. visais atvejais turėtų būti mokama didesnė apskaičiuota UMPP suma. Taigi siūlytina formuluotę „apskaičiuojamas pagal pareiškėjui skirtus pajėgumus“ tikslinti taip, kad būtų vienareikšmiškai suprantama, kad turi būti sumokėtas ne mažesnis UMPP, nei buvo apskaičiuotas skiriant pajėgumus ir taikant prioriteto taisyklę pagal didesnę mokėtiną UMPP.

13. Taisyklių projekto 42 punkte kintamojo $A_{reg.nepan}$ apibrėžtį siūlytina tikslinti taip: „ $A_{reg.nepan}$ – **ataskaitinio laikotarpio pareiškėjui skirtų, bet geležinkelio įmonės (vežėjo) reguliariai nepanaudotų pajėgumų traukinių-darbo apimtis, išreikšta tkm bruto, pagal pareiškėjui skirtus, bet reguliariai nepanaudotus pajėgumus, kuriems pritaikyti reguliaraus nenaudojimo kriterijai, už ataskaitinį laikotarpį**“.

14. Taisyklių projekto 42, 43 ir 44 punktuose nurodytose užmokesčio už skirtus bet nepanaudotus pajėgumus apskaičiavimo formulėse naudojamas apmokestinimo koeficientas k . Pažymėtina, kad visiškai nėra aiški šio koeficiento paskirtis, jo apskaičiavimo metodika ir taikymo tikslas. Pagal Taisyklių projekto 42, 43 ir 44 punktuose pateiktas koeficiento k apibrėžtis, valdytojui suteikiama visiška diskrecijos laivė nustatyti konkrečius apmokestinimo koeficientus, nes Taisyklių projekte neapibrėžiama, ką šie koeficientai turi parodyti ar kaip turi būti apskaičiuoti (nustatyti). Taip pat neaišku, ar šie koeficientai minėtuose Taisyklių projekto punktuose nurodytose formulėse turi būti vienodi ar gali ir skirtis. Atsižvelgiant į tai, kad nuo koeficiento k dydžio tiesiogiai priklauso užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus dydis, o Kodekso 25² straipsnio 4 dalyje¹⁰ numatyta, kad užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus apskaičiavimo ir mokėjimo tvarką nustato Lietuvos Respublikos Vyriausybė, be to, kad turėtų būti pateiktas tokio koeficiento taikymo pagrindimas, šio koeficiento apibrėžtis ir reikšmė turi būti įtvirtinta pačiame Taisyklių projekte. Papildomai įvertintina, ar tikrai aptariamose formulėse turėtų būti naudojama koeficientų reikšmė, išreikšta procentais.

15. Taisyklių projekto 43 punkte nustatoma užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus, kai pajėgumai nepanaudojami perpildytoje infrastruktūros dalyje, apskaičiavimo formulė. Pagal Kodekso 25² straipsnio 1 dalies 2 punktą¹¹, užmokestis už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus turi būti taikomas pareiškėjui, kai pajėgumai ar jų dalis nepanaudojami perpildytoje infrastruktūros dalyje. Kodekso 29¹⁰ straipsnio 2 dalyje¹² numatyta, kad, „jeigu pareiškėjas perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje skirtus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus panaudoja ne pagal prioriteto taisyklėje, pagal kurią buvo skirti šie pajėgumai, nurodytus kriterijus, <...> laikoma, kad skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumai yra nepanaudoti“. To paties straipsnio 4 dalyje numatyta, kad skirtų pajėgumų panaudojimo vertinimo ir apskaitos tvarką, įskaitant kriterijus, kuriais remiantis yra nustatoma, kad

⁹ Tas pats.

¹⁰ Redakcija, įsigaliosianti 2022 m. gruodžio 10 d.

¹¹ Tas pats.

¹² Tas pats.

skirti pajėgumai, taip pat ir skirti perpildytoje infrastruktūros dalyje, ar jų dalis laikomi nepanaudotais, parengia ir Tinklo nuostatuose nurodo valdytojas. Pažymėtina, kad pagal SM viešai paskelbtą ir derinti pateiktą Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2020 m. balandžio 9 d. įsakymo Nr. 3-197 „Dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje prioriteto taisyklių nustatymo“ pakeitimo projektą¹³ (toliau – Prioriteto taisyklių projektas), siūloma nustatyti tokius prioriteto kriterijus, kaip: vežimas tarp Europos Sąjungos valstybių, vežimai, kai daugiau kaip puse traukinio sudaryta iš konteinerių ir (ar) puspriekabių, traukinio ilgis, vežimai elektra varomais traukiniais ir kt.

Pagal Taisyklių projekto 43 punkte siūlomą nustatyti užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus, kai pajėgumai nepanaudojami perpildytoje infrastruktūros dalyje, apskaičiavimo formulę ir 47 punkto nuostatą, iš esmės užmokestis už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus bus mokamas tik tuomet, jei faktinė traukinių darbo apimtis bus mažesnė už planuotą traukinių darbo apimtį, kuri buvo nurodyta skiriant pajėgumą. Taigi, jei pajėgumas perpildytoje infrastruktūros dalyje buvo skirtas važiuoti elektriniu traukiniu, o vežėjas naudojo dyzelinį traukos riedmenį ir pravažiavo ilgesniu ir (ar) sunkesniu traukinio sąstatu nei buvo nurodyta paraiškoje, užmokestis už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus gali būti visiškai nemokamas, nes faktiškai apskaičiuota traukinių darbo apimtis bus didesnė už nurodytą paraiškoje, t. y. planuotą, pagal kurią buvo skirti pajėgumai. Tarnybos vertinimu, Taisyklių projekto 43 punkte nurodyta formulė, pagal kurią užmokestis už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus perpildytoje infrastruktūros dalyje remiasi tik faktine ir planuota traukinių darbo apimtimi, neužtikrins iš aukščiau nurodytų Kodekso nuostatų kylančios pareigos apmokestinti pareiškėjus visais atvejais, kai jie pajėgumų nepanaudos taip, kaip jie jiems buvo skirti pagal prioriteto kriterijus. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta aukščiau, Tarnybos vertinimu, užmokesčio už perpildytoje infrastruktūros dalyje skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus, apskaičiavimo metodika keistina iš esmės.

Taip pat, Tarnybos nuomone, tol, kol nėra valdytojo parengtų ir su Tarnyba suderintų Kodekso 25² straipsnio 3 dalyje¹⁴ numatytų kriterijų, kuriais remiantis nustatoma, kad infrastruktūra panaudojama nereguliariai, negalima įvertinti Taisyklių projekto 42 straipsnyje numatytos užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus, kai pajėgumai ar jų dalis nenaudojami reguliariai, apskaičiavimo formulės, kuri taip pat remiasi tik nepanaudotų pajėgumų darbo apimtimi, teisingumo ir pagrįstumo.

16. Taisyklių projekto 45 punkto pirmosios pastraipos nuostatą siūlytina tikslinti taip: „*Apskaičiuojant geležinkelio įmonės (vežėjo) faktinę traukinių darbo apimtį pagal pareiškėjui skirtus pajėgumus, pareiškėjui skirtais pajėgumais per ataskaitinį mėnesį laikytini pareiškėjui pagal paraiškas, pavėluotas paraiškas ir (ar) paskutinės minutės paraiškas skirti pajėgumai juos sumažinant šiais pajėgumais:*“.

17. Taisyklių projekto 48 punkto nuostatos leidžia daryti išvadą, kad to paties pajėgumo nepanaudojimas gali būti apmokestinamas kelis kartus pagal skirtingus Taisyklių projekto 42, 43 ir 44 punktuose numatytus užmokesčius. Tarnybos vertinimu, tokių prielaidų ir galimybių Taisyklių projekte neturėtų likti, todėl būtina apibrėžti, kada ir koks užmokestis taikomas nepanaudojus pajėgumo.

18. Įvertintinas Taisyklių projekto 51 punkto nuostatos tikslingumas, nes Taisyklių projekte nenumatyta pareiga vežėjams pateikti informaciją valdytojui UMPP apskaičiavimui.

Dėl Nutarimo projekto

19. Nutarimo projekto 2 punktas tikslintinas atsižvelgiant į Teisės aktų projektų rengimo rekomendacijų¹⁵ 199 punktą.

¹³ <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/d17575c1b0e811ecaf79c2120caf5094>

¹⁴ Redakcija, įsigaliosianti 2022 m. gruodžio 10 d.

¹⁵ Patvirtintos Lietuvos Respublikos teisingumo ministro 2013 m. gruodžio 23 d. įsakymu Nr. 1R-298 „Dėl Teisės aktų projektų rengimo rekomendacijų patvirtinimo“.

20. Pagal Nutarimo projekto 3 punkto nuostatas, Nutarimo projekto 1 punktas, t. y. nauja Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gegužės 19 d. nutarimo Nr. 610 redakcija, įsigalios kitą dieną po priimto nutarimo oficialaus paskelbimo Teisės aktų registre, kas reiškia, kad nuo to momento neteks galios šiuo metu galiojančios Užmokesčio už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą ir užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus apskaičiavimo ir mokėjimo taisyklės (toliau – senos Taisyklės). Pastebėtina, kad Nutarimo projekto 3.1 ir 3.2 papunkčiais siūloma nustatyti skirtingą Nutarimo projekto 1 punktu nauja redakcija išdėstytą Užmokesčio už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą, užmokesčio už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra tranzito geležinkelių transportu paslaugoms teikti ir užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus apskaičiavimo ir mokėjimo taisyklių (toliau – naujos Taisyklės) II–VII skyrių nuostatų įsigaliojimą, vadinasi, iki nurodytų naujų Taisyklių atitinkamų skyrių įsigaliojimo turėtų galioti atitinkamos senų Taisyklių nuostatos, tačiau Nutarimo projekte to nenumatyta. Pagal Nutarimo projekto 3 punkto nuostatas, po priimto nutarimo oficialaus paskelbimo Teisės aktų registre, galios tik naujų Taisyklių I skyriaus nuostatos. Pastebėtina, kad Kodekso pakeitimo įstatymo¹⁶ 34 straipsnio 4 dalis numato, kad 2022–2023 m. tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui taikomos iki 2022 m. gruodžio 9 d. galiojusios Kodekso 25–25², 28–29³, 29⁵–29⁸ ir 30² straipsnių nuostatos. Atsižvelgiant į tai, Nutarimo projektu taip pat turėtų būti numatytas senų Taisyklių nuostatų taikymas net ir po naujų Taisyklių nuostatų įsigaliojimo. Iš esmės, Nutarimo projekto nuostatos turi būti patikslintos taip, kad nesusidarytų tokia situacija, kai tam tikru laikotarpiu negalios ir (ar) nebus taikomos jokios, t. y. nei senų, nei naujų Taisyklių, nuostatos.

21. Nutarimo projekto 3.1 papunkčiu siūloma numatyti, kad naujų Taisyklių II ir III skyrių nuostatos įsigalioja 2022 m. rugsėjo 10 d. Pažymėtina, kad Kodekso 25 straipsnio 1 dalies redakcija, numatanti atskirą užmokestį už naudojimąsi infrastruktūra tranzito geležinkelių transportu paslaugoms teikti, įsigalios tik 2022 m. gruodžio 10 d., atitinkamai naujų Taisyklių III skyriaus nuostatos, numatančios užmokesčio už naudojimąsi infrastruktūra tranzito geležinkelių transportu paslaugoms teikti apskaičiavimą, negali įsigalioti anksčiau nei 2022 m. gruodžio 10 d. Atitinkamai siūlytina peržiūrėti ir kitų naujų Taisyklių nuostatų įsigaliojimo datas, užtikrinant, kad atitinkamos Kodekso nuostatos ir jas įgyvendinančios naujų Taisyklių nuostatos įsigaliotų vienu metu.

22. Siūlytina apsvarstyti Nutarimo projekto 3.3 ir 3.4 papunkčiuose siūlomų numatyti Nutarimo projekto 2.1–2.4 papunkčių įsigaliojimo datų pagrįstumą, įvertinant, ar šių nuostatų įsigaliojimas visgi neturėtų sutapti su atitinkamo laikotarpio tvarkaraščio įsigaliojimu.

¹⁶ Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso 3, 4, 4¹, 7¹, 10¹, 12, 14, 17, 19, 20, 21, 23, 24¹, 25, 25², 26, 28, 29, 29¹, 29², 29³, 29⁵, 29⁶, 29⁷, 29⁸, 30¹, 30², 33 straipsnių ir priedo pakeitimo, Kodekso papildymo 25³, 29⁹, 29¹⁰ straipsniais ir 25¹ straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymas Nr. XIV-772

A. Čižienė, tel. +370 674 21051, el. p. agne.ciziene@rrt.lt
D. Sereičikaitė tel. +370 659 78095, el. p. dovile.sereickaite@rrt

DETALŪS METADUOMENYS

Dokumento sudarytojas (-ai)	Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnyba 121442211, Mortos g. 14, LT-03219 Vilnius
Dokumento pavadinimas (antraštė)	DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTO
Dokumento registracijos data ir numeris	2022-05-05 Nr. (67.3Mr)1B-1230
Dokumento gavimo data ir dokumento gavimo registracijos numeris	2022-05-05 Nr. 1-4846
Dokumento specifikacijos identifikavimo žymuo	ADOC-V1.0
Parašo paskirtis	Pasirašymas
Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos	Feliksas Dobrovolskis, L.e.p. Tarybos pirmininkas
Sertifikatas išduotas	FELIKSAS DOBROVOLSKIS LT
Parašo sukūrimo data ir laikas	2022-05-05 14:22:49 (GMT+03:00)
Parašo formatas	XAdES-T
Laiko žymoje nurodytas laikas	2022-05-05 14:23:04 (GMT+03:00)
Informacija apie sertifikavimo paslaugų teikėją	EID-SK 2016, AS Sertifitseerimiskeskus EE
Sertifikato galiojimo laikas	2019-04-29 16:41:07 – 2024-04-27 23:59:59
Informacija apie būdus, naudotus metaduomenų vientisumui užtikrinti	"Registravimas" paskirties metaduomenų vientisumas užtikrintas naudojant "RCSC IssuingCA, VI Registru centras - i.k. 124110246 LT" išduotą sertifikatą "Dokumentų valdymo sistema Avilys, Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnyba, į.k. 121442211 LT", sertifikatas galioja nuo 2019-10-18 10:48:07 iki 2022-10-17 10:48:07 "Gauto dokumento registravimas" paskirties metaduomenų vientisumas užtikrintas naudojant "RCSC IssuingCA, VI Registru centras - i.k. 124110246 LT" išduotą sertifikatą "Dokumentų valdymo sistema Avilys, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, į.k. 188620589 LT", sertifikatas galioja nuo 2021-12-20 11:01:47 iki 2024-12-19 11:01:47
Pagrindinio dokumento priedų skaičius	–
Pagrindinio dokumento pridedamų dokumentų skaičius	–
Priedamo dokumento sudarytojas (-ai)	–
Priedamo dokumento pavadinimas (antraštė)	–
Priedamo dokumento registracijos data ir numeris	–
Programinės įrangos, kuria naudojantis sudarytas elektroninis dokumentas, pavadinimas	Dokumentų valdymo sistema Avilys, versija 3.5.59
Informacija apie elektroninio dokumento ir elektroninio (-ių) parašo (-ų) tikrinimą (tikrinimo data)	Atitinka specifikacijos keliamus reikalavimus. Visi dokumente esantys elektroniniai parašai galioja (2022-05-05 15:02:31)
Paieškos nuoroda	–
Papildomi metaduomenys	Nuorašą suformavo 2022-05-05 15:02:31 Dokumentų valdymo sistema Avilys